

leurs membres, au Canada, ne se sont pas mis en grève depuis dix ans. Cela est à peu près vrai. De fait, je crois que la dernière grève concernant une de ces unions, a été celle des télégraphistes en 1895, il y a huit ans. La raison pour laquelle ces associations n'ont pas eu de grève depuis huit ou dix ans, est due à leur grande puissance. Dans les premiers temps, c'était chez elles que les grèves étaient les plus fréquentes. Elles se débattaient continuellement alors dans des difficultés sans fin. Chacune de ces organisations est internationale. C'est leur force qui prévient les grèves aujourd'hui, et c'est aussi la reconnaissance de ces sociétés qui fait leur puissance et qui maintient la paix et l'harmonie entre elles et les compagnies de chemins de fer. L'honorable représentant de Toronto-ouest veut savoir quel sera l'utilité de ce bill, s'il n'atteint pas ces sociétés. Eh bien ! en faisant un calcul bien modeste, je crois que ces cinq grandes "fraternités" ne comptent pas, comme membres, 20 pour cent des employés des chemins de fer de ce pays. Plusieurs autres associations ayant un plus grand nombre de membres devront se soumettre à cette loi, devront en tenter l'expérience, je veux parler des aiguilleurs, des ouvriers qui travaillent à la fabrication des locomotives, des machinistes, des chauffeurs, des cantonniers, des ouvriers qui construisent les ponts, des journaliers qui transportent les marchandises, etc. Cette loi s'appliquera donc aux quatre cinquièmes des employés de chemins de fer qui font partie d'associations dont la plupart ne sont pas reconnues par les compagnies.

A propos de reconnaissance on me permettra peut-être, pour expliquer ce que ce terme signifie, une légère digression. Lorsqu'il s'agit des associations ouvrières, cette reconnaissance veut dire simplement qu'on accorde à la seconde partie concernée dans un règlement ou une entente, le droit de voir à ce que cette convention soit exécutée ; et c'est tout.

Une grève se termine par une entente ou un règlement. Si l'association à laquelle appartiennent les ouvriers intéressés n'est pas reconnue, il n'y a personne pour veiller à ce que les conditions de l'entente en faveur de l'ouvrier soient observées. C'est pourquoi régler une grève sans obtenir la reconnaissance de l'union, n'est ni plus ni moins que perdre la partie, en ce qui concerne les employés ; dans le cas contraire, ce sont les officiers de l'union ou les membres du comité de cette dernière qui représentent les ouvriers. Voilà ce qu'il faut entendre par ce terme "reconnaissance". La plupart de ceux que ce bill affectera, ne font pas partie des "fraternités" qui ont approuvé ce projet de loi ; ils font partie d'autres associations dont la majorité n'a pas encore été reconnue par les compagnies de chemin de fer. Je prétends donc que cela démontre la nécessité d'ajouter à ce projet de loi l'article que j'ai lu, il y a un instant. Sans cela, cette loi n'aurait pas d'effet appréciable, tandis

M. PUTTEE.

qu'elle serait très avantageuse si l'on y trouvait cette stipulation. Au lieu d'adopter une nouvelle loi, je crois qu'on devrait modifier la loi de conciliation. Mais si tout ne va pas à notre guise, nous devons supposer qu'il y a des raisons pour que le contraire existe. Je regrette que le ministre du Travail n'ait pas jugé à propos de nous mettre dans ses secrets et de nous expliquer ses raisons. Je crois que cet article devrait être ajouté à la loi de conciliation, de façon à nous permettre de constater si le principe qu'il contient vaut quelque chose, ou s'il faut en rechercher un autre.

M. W. A. GALLIHER (Yale et Caribou) : M. l'Orateur, en ma qualité de représentant d'un district où l'on trouve un certain nombre d'associations d'employés de chemin de fer, je crois qu'il est de mon devoir de dire quelques mots sur le projet de loi qui nous est maintenant soumis. Ce qui me porte surtout à prendre cette décision, ce sont les résolutions adoptées par ces sociétés relativement à ce bill, et les explications que m'ont données directement les membres de ces associations. Quant à moi, je crois qu'une loi d'arbitrage obligatoire rendrait service aux patrons comme aux employés. Cependant, les unions d'employés de chemin de fer soulèvent des objections contre cette mesure. La difficulté principale provient surtout de la manière dont sera formé le tribunal d'arbitrage. On semble croire aussi que cette loi s'attaque à ces sociétés ouvrières, jusqu'à un certain point. Encore une fois, ce n'est pas mon opinion intime que j'exprime, car je ne suis, dans cette circonstance, que le porte-parole des associations intéressées. Le bill présenté, l'an dernier, par le ministre du Travail, établissait l'arbitrage obligatoire ; on en a distribué de nombreuses copies, afin de permettre à ceux spécialement intéressés d'étudier ce projet de loi. Les unions de mon district n'ont pas voulu accepter cette mesure pour les raisons que je viens d'indiquer. Une loi modifia la rédaction de ce bill, sans plus de succès ; mais le projet de loi actuel contient certaines stipulations qui font disparaître ces objections. Je puis dire que j'ai, dans le temps, reçu des associations ouvrières des résolutions me demandant de combattre le bill présenté à la dernière session, et tel que rédigé la seconde fois.

La personne qui représente à Ottawa les intérêts des ouvriers des chemins de fer du Canada—au moins c'est ce qu'elle m'a affirmé, et j'ai foi dans sa parole—a étudié très sérieusement ce bill avec moi. Elle m'a déclaré que ce projet de loi, tel que rédigé maintenant, rend justice aux employés des chemins de fer. Elle m'a montré aussi des lettres qu'elle avait écrites aux associations ouvrières qui s'étaient opposées à cette mesure telle que rédigée la seconde fois, mais non pas telle qu'elle nous est maintenant soumise. A tout événement, j'ai lu les lettres que cette personne avait